

8. Favoriser les choix durables en matière de mobilité

| Aperçu du chapitre | |
|-----------------------------|---|
| Mesures recommandées | |
| Section 8.1 | Offrir des mesures d'encouragement, de promotion et de sensibilisation |
| <i>Mesure 8-1</i> | Mettre en œuvre la Stratégie de gestion de la demande en transport |
| <i>Mesure 8-2</i> | Améliorer et promouvoir les options en matière de déplacement pour les employés de la Ville |
| <i>Mesure 8-3</i> | Utiliser des outils de communication et de promotion pour favoriser la sensibilisation, la compréhension et la motivation |
| <i>Mesure 8-4</i> | Établir des partenariats communautaires afin d'accroître la portée et les ressources de la Ville |
| <i>Mesure 8-5</i> | Favoriser la réussite des initiatives de la Ville à ce chapitre |
| Section 8.2 | Rendre le covoiturage plus attrayant |
| <i>Mesure 8-6</i> | Élaborer et mettre en œuvre une stratégie pour favoriser le covoiturage |
| <i>Mesure 8-7</i> | Faciliter la mise en relation de covoitureurs |
| <i>Mesure 8-8</i> | Fournir et promouvoir des voies réservées au covoiturage et des espaces de stationnement en collaboration avec le ministère des Transports de l'Ontario (MTO) |
| Section 8.3 | Améliorer les services et les aires de stationnement de la Ville |
| <i>Mesure 8-9</i> | Mettre en œuvre la Stratégie municipale de gestion du stationnement |
| <i>Mesure 8-10</i> | Établir les tarifs de stationnement sur rue et hors rue selon les résultats des études locales en matière de stationnement et des consultations avec les intervenants |
| <i>Mesure 8-11</i> | Réaliser des études en matière de stationnement et surveiller des zones locales désignées |
| <i>Mesure 8-12</i> | Fournir des aires de stationnement pour les moyens de transport plus durables |

8.1 Offrir des mesures d'encouragement, de promotion et de sensibilisation

Mesure 8-1: Mettre en œuvre la Stratégie de gestion de la demande en transport

À propos de la gestion de la demande en transport. Les mesures de gestion de la demande en transport (GDT) permettent aux collectivités d'avoir une incidence sur les facteurs économiques, sociaux et physiques sur lesquels reposent les choix individuels en matière de déplacements. Les outils de GDT s'appuient sur l'utilisation de mesures incitatives (monétaires et en nature), de promotion et d'information pour influencer sur divers aspects des déplacements (occurrence des déplacements, périodes de déplacement, destinations, raisons de ces déplacements et modes de transport utilisés) et peuvent soutenir les principaux objectifs relatifs à la modification des habitudes de déplacement :

- transfert modal – utilisation accrue de la marche, du vélo, du transport en commun ou du covoiturage
- réductions des déplacements – augmentation du télétravail, des achats en ligne ou de la conduite des affaires par téléphone
- réduction de la conduite automobile – réduction des déplacements en voiture et rapprochement des destinations
- changement d'heures et de trajets – évitement de la congestion par un changement de l'heure du déplacement ou du trajet emprunté

Stratégie. En 2012, la Ville a adopté une stratégie de gestion de la demande en transport qui reconnaît l'importance de la GDT pour la poursuite des objectifs en matière de transport durable en général, mais aussi pour le soutien de la mise en œuvre du train léger sur rail sur le choix des résidents d'Ottawa en matière de déplacements et l'optimisation des répercussions de celui-ci. Cette stratégie établit un cadre constitué de quatre buts à long terme qui sont résumés ci-après, un plan d'action à court terme, des rôles pour les partenaires et les intervenants et un cadre de mesure du rendement.

Mesure 8-2 : Améliorer et promouvoir les options en matière de déplacement pour les employés de la Ville

Prêcher par l'exemple. La Ville servira de modèle pour les autres employeurs en favorisant le choix de modes de déplacement durable par ses employés, tant pour le navettage que pour les voyages d'affaires locaux. Pour ce faire, la Ville améliorera ses infrastructures ainsi que les mesures de promotion, d'encouragement et de surveillance prises sur ses lieux de travail. Un exemple récent de ce leadership est l'adoption du programme WORKshift, une initiative visant à faciliter la transition à des heures de travail flexibles et au télétravail chez les employés.

Mesure 8-3 : Utiliser des outils de communication et de promotion pour favoriser la sensibilisation, la compréhension et la motivation

Élimination des obstacles aux choix durables. La Ville élaborera un cadre de communication stratégique pour la GDT en s'appuyant sur des études de marché et sur l'image de marque du programme SageVirage, qui est utilisée depuis 2000. L'un des éléments clés de ce cadre sera un portail Web exhaustif et convivial qui offrira des outils de planification des déplacements multimodaux, un accès à un service municipal de covoiturage, du matériel éducatif et des liens vers des médias sociaux. Des campagnes ciblées et des événements spéciaux aideront à sensibiliser la population, à attirer des partenaires, à stimuler la participation communautaire et à reconnaître les accomplissements.

Mesure 8-4 : Établir des partenariats communautaires afin d'accroître la portée et les ressources de la Ville

Engager les milieux de travail. La Ville travaillera conjointement avec les employeurs et les établissements postsecondaires afin d'offrir des mesures incitatives et des services attrayants aux navetteurs. Il existe, à cet égard, d'importantes possibilités d'appuyer et de mettre à profit d'autres activités municipales telles que la mise en œuvre de train léger sur rail, la formation aux rudiments du cyclisme et la sensibilisation en matière de santé publique.

Engager les écoles. La Ville continuera à parrainer et à soutenir un projet de planification des déplacements à l'école tout en s'efforçant d'étendre ses services aux écoles en dehors du cadre de cette initiative particulière.

Engager les quartiers. La Ville entreprend un projet de planification des déplacements des personnes dans leur quartier et appliquera les leçons apprises à ses efforts de marketing social. Il existe de nombreuses autres occasions de partenariat avec différents groupes : festivals, marchés fermiers, groupes d'entreprises, associations communautaires et groupes de services.

Mesure 8-5 : Favoriser la réussite des initiatives de la Ville à ce chapitre

Services communautaires. Dans le cadre de son programme de GDT, la Ville travaillera avec d'autres groupes d'employés municipaux afin d'intégrer les messages et les outils relatifs à la GDT à d'autres services et produits offerts à la collectivité. Il pourrait s'agir d'une formation aux rudiments du cyclisme, de subventions communautaires ou, encore, de services sociaux ou de santé publique.

Autres initiatives de la Ville. Nombre des mesures prises par la Ville sont compatibles avec les buts de la GDT : systèmes de tarification du transport en commun et marketing, systèmes d'information aux voyageurs, services de stationnement public, examen des demandes d'aménagement et approbations ainsi que planification de quartier.

8.2 Rendre le covoiturage plus attrayant

En Amérique du Nord, les changements démographiques et l'accroissement de la richesse personnelle se sont traduits par un déclin du taux d'occupation des véhicules automobiles depuis plusieurs décennies. À Ottawa, le taux d'occupation moyen à l'heure de pointe du matin est passé d'environ 1,4 personne par véhicule dans les années 1960 à 1,28 personne par véhicule en 1995, puis à 1,22 personne par véhicule en 2011. Si l'on examine de plus près la question du covoiturage chez les travailleurs, l'Enquête nationale auprès des ménages de 2011 a révélé que le taux d'occupation

moyen des véhicules à Ottawa s'établissait à 1,11 travailleur (61,2 % de navetteurs étant des conducteurs et 6,5 %, des passagers). Ce taux est inférieur au taux d'occupation moyen de 1,13 travailleur par voiture mesuré en 2006.

Dans le centre-ville d'Ottawa et dans d'autres zones qui jouissent d'un excellent service de transport en commun, le covoiturage n'est pas susceptible de concurrencer fortement le transport en commun du fait qu'il n'offre pas aux covoitureurs la même indépendance que celle dont jouissent les usagers du transport en commun. Toutefois, il restera des navetteurs pour lesquels les options offertes en matière de transport en commun sont peu attrayantes et qui devront effectuer de longs trajets pour lesquels la marche et le vélo sont peu pratiques. La Ville invitera ces navetteurs à s'adonner au covoiturage plutôt qu'à se déplacer seuls en voiture, et cette clientèle sera au centre des efforts que déploie la Ville pour améliorer et favoriser le covoiturage.

Mesure 8-6 : Élaborer et mettre en œuvre une stratégie pour favoriser le covoiturage

Partenariats. La Ville invitera les gouvernements de l'Ontario et du Québec, la Ville de Gatineau et la Commission de la capitale nationale (CCN) à élaborer une stratégie de covoiturage pour la région de la capitale nationale. La participation du ministère des Transports de l'Ontario est proposée en raison des investissements passés que ce ministère a effectués pour la construction de parcs de stationnement pour le covoiturage dans la région d'Ottawa et de voies réservées aux véhicules à taux d'occupation élevé (VTOE) sur certains tronçons de l'autoroute 417. Il serait également utile de solliciter la participation d'organismes québécois en raison de l'achalandage croissant des ponts interprovinciaux (y compris le pont Champlain et le pont du Portage, sur lesquels des voies sont réservées aux VTOE). D'autres municipalités voisines d'Ottawa pourraient souhaiter participer à l'initiative en raison des longues distances que bon nombre de leurs résidents doivent parcourir (presque exclusivement en voiture) pour aller travailler à Ottawa.

Portée. Le but d'une stratégie de covoiturage consiste à ce que les intervenants travaillent ensemble pour faire connaître, coordonner et soutenir les services de covoiturage et les installations connexes dans toute la région en mettant l'accent sur les

déplacements vers les lieux de travail et les établissements d'enseignement dans les zones qui sont moins bien desservies par les services de transport en commun. Un certain nombre de mesures qui pourraient faire suite à la stratégie seraient prises par l'entremise du programme de GDT de la Ville (voir la section 8.1) et comprendraient des services de mise en relation de covoitureurs, de sensibilisation, de promotion et de marketing personnalisé auprès des familles ainsi que des initiatives de collaboration avec les employeurs et les établissements d'enseignement afin d'offrir des mesures incitatives telles que des places de stationnement réservées aux employés et aux étudiants covoitureurs. Parmi les autres mesures possibles, mentionnons les voies réservées aux VTOE, les parcs de stationnement pour le covoiturage et, peut-être, le covoiturage par fourgonnette (utilisation partagée, par plusieurs navetteurs, d'une fourgonnette qui appartient à un tiers, mais qui est conduite par un membre du groupe).

Mesure 8-7 : Faciliter la mise en relation de covoitureurs

Service de mise en relation de covoitureurs. Depuis plusieurs années, la Ville offre un service public en ligne de mise en relation de covoitureurs à www.covoiturageottawa.ca. L'intégration et la promotion de ce service avec d'autres outils de planification des déplacements en ligne (voir la section 8.1) devraient améliorer les taux de participation et l'efficacité de ce dernier. La possibilité, pour les employeurs, d'utiliser une sous-section du site Web de ce service pour permettre à leurs employés d'être mis en relation avec des collègues devrait les inciter à collaborer avec la Ville à un plus vaste éventail d'initiatives de GDT.

Mesure 8-8 : Fournir et promouvoir des voies réservées au covoiturage et des espaces de stationnement en collaboration avec le ministère des Transports de l'Ontario (MTO)

À propos des voies réservées au covoiturage. Les voies réservées au covoiturage sont des voies réservées aux VTOE, à savoir les véhicules qui comptent un minimum de deux ou trois occupants, les autobus et les taxis (en général). Ces voies peuvent être réservées à ces véhicules en tout temps ou uniquement aux heures de pointe. Ils peuvent s'étendre tout le long d'un couloir autoroutier ou, dans le cas des voies de saut de file d'attente, se limiter à une courte approche à une intersection dotée de feux de

circulation. Quelques-unes de ces voies sont utilisées à Ottawa. Par exemple, la CCN dispose d'une voie de covoiturage sur le pont Champlain (deux passagers et plus) et d'une voie de covoiturage sur le pont du Portage (trois passagers et plus). Le MTO a, pour sa part, construit de nouvelles voies réservées au covoiturage (deux passagers et plus) sur l'autoroute 417, à l'ouest de la promenade Moodie. Cependant, aucune voie n'est réservée au covoiturage sur les routes de la Ville d'Ottawa, à l'exception d'une courte approche au pont du Portage, sur la rue Wellington. L'élaboration de la stratégie recommandée pour le covoiturage (voir plus haut dans la présente section) pourrait mener à l'ajout de voies réservées au covoiturage sur les routes de la Ville, du MTO ou de la CCN ainsi qu'à la prise des mesures de promotion visant à accroître l'utilisation de ces voies.

À propos des parcs de stationnement pour le covoiturage. Les parcs de stationnement pour le covoiturage favorisent le covoiturage en permettant aux navetteurs des régions rurales qui doivent parcourir de longues distances de se rencontrer et de garer leurs véhicules pour la journée. La Ville exploite un parc de stationnement pour le covoiturage sur le chemin Carp, au sud de l'autoroute 417, et le ministère des Transports de l'Ontario en exploite plusieurs dans le secteur :

- trois parcs le long de l'autoroute 417, à la rencontre des chemins Panmure, Limoges et Upper Dwyer Hill
- trois parcs le long de l'autoroute 416, à la rencontre des chemins Bankfield, Rideau River et Shanly (près de Spencerville)
- deux parcs le long de l'autoroute 7, à la rencontre des chemins Dwyer Hill et Cemetery (près de Carleton Place)

Une plus grande utilisation de ces parcs peut être favorisée par une promotion plus efficace, l'ajout de mesures de sécurité et d'autres mesures incitatives. Il convient de noter que de nombreux parcs-o-bus de la Ville ne permettent pas aux covoitureurs d'y garer leurs véhicules en raison des taux d'occupation élevés. L'élaboration de la stratégie recommandée pour le covoiturage (voir précédemment dans la présente section) pourrait mener à l'ajout de parcs de stationnement réservés au covoiturage sur les terrains de la Ville ou du MTO ainsi qu'à la prise des mesures de promotion visant à accroître l'utilisation de ces parcs.

8.3 Améliorer les services et les aires de stationnement de la Ville

Mesure 8-9 : Mettre en œuvre la Stratégie municipale de gestion du stationnement

À propos du stationnement. L'offre d'espaces de stationnement public est un outil stratégique pour la croissance de la ville. En gérant efficacement son offre et les tarifs, la Ville peut influencer sur les choix en matière de déplacements et promouvoir un changement des habitudes en faveur de la marche, du vélo et du transport en commun. En fournissant des espaces de stationnement public, la Ville répond de la façon la plus efficace possible aux besoins des magasins, des fournisseurs de services, des établissements et des destinations touristiques où les clients et les visiteurs se rendent en voiture. Les espaces de stationnement public sont généralement utilisés de façon plus efficace que les espaces de stationnement privés (réservés) du fait que les espaces sont partagés entre les utilisateurs, ce qui réduit la quantité d'espace urbain réservé à la voiture. Le stationnement sur rue appuie quant à lui les entreprises et favorise la création de rues dynamiques.

Stratégie. En 2009, la Ville a adopté une stratégie municipale de gestion du stationnement pour orienter l'offre, le fonctionnement et le contrôle du stationnement sur rue et des installations de stationnement hors rue appartenant à la Ville. La stratégie reconnaît que la Ville joue un rôle important dans l'offre d'espaces de stationnement public et dans l'application de la réglementation – un rôle à l'appui de l'économie locale, des choix de déplacement durables par les résidents, de la densification résidentielle, de la qualité de vie dans nos quartiers et de la viabilité financière des initiatives actuelles et futures en matière de stationnement. La stratégie contient des détails sur la gestion financière, les responsabilités et la mesure du rendement. Toutefois, les questions présentant le plus grand intérêt dans le cadre du présent plan concernent l'approche adoptée par la Ville à l'égard de l'établissement des tarifs de stationnement municipaux, de la réalisation d'études et d'activités de surveillance sur le stationnement et de la promotion de modes de déplacement plus durables, comme mentionné ci-après.

Mesure 8-10 : Établir les tarifs de stationnement sur rue et hors rue selon les résultats des études locales en matière de stationnement et des consultations avec les intervenants

Approbation par le Conseil. Le Conseil fixera les tarifs, les heures et les emplacements des places de stationnement sur rue et hors rue chaque année, au moment de l’approbation du plan de travail et du budget du programme de gestion du stationnement. Ces décisions s’appuieront sur les résultats des études locales sur le stationnement et des consultations avec les intervenants, y compris les associations de zones d’amélioration commerciale, les associations communautaires, le conseiller municipal et les lieux de culte. Lorsque cela se justifie, la Ville peut modifier les tarifs et les heures de stationnement public sur rue et hors rue selon les secteurs.

Modifications par le personnel. Le personnel municipal peut apporter des modifications au stationnement public à d’autres temps de l’année. Les modifications proposées aux tarifs, aux heures et aux emplacements des places de stationnement sur rue doivent être conformes à la Stratégie municipale de gestion du stationnement, respecter la fourchette approuvée par le Conseil municipal dans le cadre du budget annuel et être endossées par le conseiller municipal, l’association de la zone d’amélioration commerciale et l’association communautaire. Les modifications proposées aux tarifs de stationnement hors rue doivent tenir compte de la saison et des conditions du marché ou favoriser l’adoption de modes de transport plus durables (p. ex., motocyclettes, scooters, véhicules de service d’autopartage), être conformes à la Stratégie municipale de gestion du stationnement et respecter la fourchette approuvée par le Conseil municipal dans le cadre du budget annuel.

Mesure 8-11 : Réaliser des études en matière de stationnement et surveiller des zones locales désignées

Réalisation d’études. La Ville réalisera des études sur le stationnement dans différents secteurs d’Ottawa en se fondant sur différents critères comme l’utilisation du stationnement sur rue pendant les périodes de pointe, l’intégration potentielle à un plan de conception communautaire ou à une autre étude locale, les demandes des parties intéressées et leur volonté de participer et le financement et les ressources dont

dispose la Ville, conformément aux budgets annuels et aux priorités établis pour le mandat du Conseil.

Surveillance. Toutes les aires de stationnement public payant feront l'objet, chaque année, d'une surveillance de leur taux d'utilisation, celui-ci devant idéalement se situer entre 75 et 85 % de leur capacité. Les résultats seront communiqués aux intervenants. Si le taux d'utilisation change de façon inattendue, le personnel et les intervenants pourront décider de modifier les tarifs de stationnement en conséquence avant la présentation du prochain rapport annuel au Conseil.

Mesure 8-12 : Fournir des aires de stationnement pour les moyens de transport plus durables

Stationnement pour les vélos et les véhicules écoénergétiques. La Ville fournit des espaces de stationnement gratuits mais non sécurisés pour les vélos (p. ex. supports standard). Aux emplacements sécuritaires où une telle initiative est réalisable, la Ville fournira des espaces de stationnement sécurisés pour les vélos (p. ex., cages ou casiers) à un prix correspondant aux coûts d'exploitation de ces espaces. La Ville étudiera également la possibilité de réduire ses tarifs de stationnement pour les véhicules qui occupent moins de la moitié d'une place de stationnement ordinaire ou qui contribuent autrement à la réduction de la demande en places de stationnement, lorsque cela est possible (p. ex., véhicules de service d'autopartage). En outre, la Ville incitera les autres exploitants d'aires de stationnement à offrir des mesures incitatives semblables à l'intention des cyclistes et des usagers de véhicules à taux d'occupation élevé.